

UFO22 Tuning Guide



Es ist nicht der Sinn des Tuning Guides, alles auswendig zu lernen, sondern sich bewußt zu sein, wie die Einstellungen die Geschwindigkeit des Bootes beeinflussen. Die italienischen Meisterschaften 2007 haben mit den Platzierungen 1, 4 und 6 unseren Anspruch auf die Führung im OneDesign und Hochleistungssegeln reflektiert.

Vorbereitung

Du solltest sicherstellen, daß,

- das Boot allen Anforderungen in allen Bedingungen sicher genügt
- das Boot saubere Oberflächen vorweist, sowohl am Rumpf als auch an den Segeln.
- Das alle Trimmeinrichtungen einfach, geschmeidig und gefahrlos zu bedienen sind.

Rumpf, Kiel und Ruder

Alles sollte in sehr sauberem Zustand sein.

- Versichere Dich, daß der Kiel beim Heben und Senken nicht scheuert oder kratzt.

Die italienischen Meisterschaften 2007 (mit den Plätzen 1, 4, 6) zeigen unseren Führungsanspruch im OneDesign und Performance-Segeln.

Rigg

Das Rigg benötigt nur minimalen Aufwand

- Baue einen Jollen-Verklicker an die Mastspitze
- Befestige eine steife Achterstag-Latte am Mastgalgen
- Klebe die Enden der Salinge ab, um den Spinnaker zu schützen
- Benutze schwarze Klebmarkierungen an den Salingen für die Reproduzierbarkeit des Trimms
- Befestige ein kurzes Stück Gummi an den Unterwanten vor dem Mast, 15cm unter den Salingen, damit der Spinnakerkopf beim Setzen nicht hängen bleibt
- Behandle den Mast sowie die Mastnut mit einer Schicht Silikon-basiertem Marinewachs.

Deckslayout

Es gibt ein paar kleine Dinge, die das Bootshandling verbessern:

- Schmiere den Spinnakerblock mit Teflon
- Markiere die Gennakerbaumleine bei einem Maximum
- Befestige den Fockhals mit einem Schäkkel auf einer Höhe, so daß das Unterliek der Fock bei mittlerem bis stärkerem Wind 4-5cm eingefaltet ist. Bei leichtem Wind entsprechend höher, so daß das Unterliek nur 1-2cm auf Deck gefaltet wird.
- Achte darauf, daß die Fockrollerleine im Uhrzeigersinn aufgedreht wird. Das verhindert, daß das Gennakerfall beim Bergen mit eingewickelt wird.
- Stelle den Reelingsdraht auf das Maximum, was die Klassenvorschriften erlauben.
- Benutze verjüngte Y-Gennakerschoten, damit die Schoten nicht an der aufgerollten Fock scheuern.
- Befestige einen Karabiner am Block des Unterliekstreckers am Baum, um das Ende des Gennakerfalls zu führen und zu verhindern, daß es sich beim Bergen wieder in die Klemme legt.

Das Rigg einstellen

- Um das Großsegel mehr Kraft entwickeln zu lassen, soll der Mast bei leichten Winden 2-4 cm Leebiegung haben. Bei mittleren Winden steht ein steiferes Rigg gerader und gibt mehr Kontrolle über das Vorstag. Bei starkem Wind, erlaubt ein sehr steifes Rigg, daß das Achterstag sowie der Baumniederholer bis zum Anschlag gezogen werden kann und beeinflußt so die Vorstagspannung.

| Wind in kn | 0-6 | 7-11 | 12-15 | 16-19 | 20+ |
|------------|-----|------|-------|-------|-----|
| Oberwant | 25 | 26 | 27 | 29 | 30 |
| Unterwant | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |

Segeltrimm

Wenn das Boot richtig vorbereitet ist, gibt es noch 3 Einstellungsmöglichkeiten, welche die Bootsgeschwindigkeit mehr als alles Andere an der Kreuz beeinflussen. Das sind Großschotzug, Fockschotzug und Achterstagszug. Wenn Du meinst, daß Die Geschwindigkeit fehlt, liegt es zu 90% daran, daß eine der Einstellungen falsch ist. Wenn Du den Vorschlägen des Tuning-Guides folgst, hast Du mehr Zeit, Dich auf die Taktik zu konzentrieren, während Du schnell fährst.

Großsegeltrimm

Das Großsegel der UFO22 ist hübsch groß und bedarf dauernder Beachtung. Experimentiere mit den verschiedenen Trimmleinen, um zu lernen, wie sie das Großsegelprofil beeinflussen und wie sie sich gegenseitig beeinflussen.

Top-Latten

Spanne die 2 Top-Latten sehr fest in leichtem bis mittlerem Wind um mehr Kraft im Großsegel im oberen Segelbereich zu haben. Benutze eine mittlere Spannung in starkem Wind, um das Großsegel abzuflachen. Bei über 16 kn ist eine steifere Toplatte schneller.

Großschot

Das ist das Gaspedal des Bootes! Stelle in leichten Winden das Großsegel so ein, daß die letzten 50 cm der Top-Latte parallel zum Großbaum liegen bzw. mit 5-10° Twist bei leichtem Wind und Flautenlöchern. In mittlerem Wind schote das Großsegel richtig dicht, um das Segel abzuflachen, das Vorstag durchzusetzen und mehr Höhe zu gehen. Die hinteren 50 cm der Top-Latte sollte dabei parallel zum Baum oder sogar 5° nach Luv gezogen werden, so daß das Boot zuviel Kraft entwickelt. In diesem Fall benutze die Großschot und kontrolliere damit den Twist und reguliere damit ständig die Geschwindigkeit und die Stabilität.

Achterstag

Das Achterstag beeinflußt die Vorstagspannung und das Großsegelprofil. Das Achterstag bleibt in seiner ungespannten Stellung bis die Segel zuviel Kraft entwickeln – normalerweise bei 12 Knoten. In mittlerem Wind, arbeite mit dem Achterstag in den Böen und Windlöchern. Denke daran, wenn das Achterstag angezogen wird, bekommt das Großsegel mehr Twist und die Großschot muß mehr angezogen werden. Wichtiger jedoch

ist, daß wenn das Achterstag gelöst wird, das Achterliek des Großsegels nach Luv geht. Deshalb muß die Großschot gelöst werden. In starkem Wind muß die Großschot sehr stark gezogen sein, um das Vorstag durchzusetzen und das Großsegel abzuflachen. Raumschots in leichtem bis mittlerem Wind kann das Achterstag gelöst werden um den Mast gerader stehen zu lassen. In starkem Wind ist es eine gute Idee, das Achterstag angesetzt zu lassen, damit der Mast nicht bricht.

Großschotdreieck

Das Großschotdreieck soll so lang sein, daß es möglich ist, das Großsegel 4-6 cm zu übertrimmen, ohne daß die Großschotblöcke aufeinander stehen.

Großbaumniederholer

Der Niederholer kontrolliert die Höhe des Baumes und die Mastvorbiegung. In leichtem Wind soll der Niederholer komplett lose sein. Wenn der Wind zunimmt und die Großschot wird härter gefahren, nimm die Lose aus dem Niederholer, um die Vorlieksspannung zu erhalten, wenn die Großschot in den Böen gefiert wird. Wenn es windig genug ist, um nur mit dem Niederholer zu schoten, ziehe den Niederholer kräftig an, um den unteren Bereich des Großsegels abzuflachen. Trimme den Niederholer vorwinds so, daß die Topplatte parallel zum Baum bleibt. Der Niederholer ist ein wichtiges Kontrollinstrument und soll deshalb von der Mannschaft aus der Hand gefahren werden.

Unterliekstrecker

Mit dem Unterliekstrecker wird die Profiltiefe im unteren Drittel des Großsegels eingestellt. In leichtem Wind und Böen sollte er um 4 cm von der schwarzen Markierung gelöst werden. In allen anderen Fällen an der Kreuz sollte der Strecker bis zur schwarzen Markierung gezogen sein. Löse Vorwinds den Strecker, bis die Mitte des Unterlieks 12-14 cm vom Baum entfernt ist.

Cunningham

Der Cunningham verändert die Lage der größten Profiltiefe im Großsegels nach vorne oder hinten. In leichtem Wind ist der Cunningham völlig gelöst, so daß waagerechte Fältchen am Vorliek des Großsegels zu sehen sind. In mittlerem Wind, ziehe den Cunningham an, bis die Fältchen verschwinden. In starkem Wind zieht das Achterstag die Profiltiefe nach hinten. Ziehe den Cunningham stark an, so daß das Profil wieder nach vorne wandert. Vorwinds wird der Cunningham wieder völlig entspannt.

Focktrimm

Die Ullman-Focks kommen mit angenähten Windfädchen am Achterliek. Diese machen das Trimmen der Fock recht einfach. Bei den meisten Windbedingungen trimme die Fockschot so weit, bis die Fädchen beginnen umzuklappen. Der Steuermann kann die Fädchen durch das Salingsfenster im Großsegel sehen. Die einzigen Gelegenheiten, in denen die Fädchen umklappen können, ist bei ganz leichtem oder böigem Wind, in einer Wende, vor der Startlinie und immer, wenn Du fühlst, Du bist langsam unterwegs. Bei richtig starkem Wind lösen sie sich nicht ab, egal wie fest die Fock geschotet wird.

Stelle die Fockschlitten so ein, daß die Fädchen gleichmäßig auswehen.

Die Fock-Vorlieksspannung wirkt wie der Cunningham am Großsegel, es schiebt die größte Profiltiefe nach vorne und hinten. Sei vorsichtig, daß das Vorliek nicht überzogen wird, denn die UFO22 hat ein stark durchhängendes Vorstag. Das in Verbindung mit einem straffen Vorliek wird das Profil zu weit nach vorne ziehen und es damit schwer machen, an der Windkante zu fahren.

| Wind in kn | 0-6 | 7-11 | 12-15 | 16-19 | 20+ |
|---|---------|----------|----------------------|------------|------------|
| Fockschlitten (von Schienenmitte = Nullpunkt) | 3cm vor | 2cm vor | 0 (Schienenmitte) | 2cm zurück | 3cm zurück |
| Vorlieksspannung | Falten | Fältchen | Keine Falten | Fest | sehr fest |

Spinnaker Trimm

Halsleine: Setze Markierungen auf die Halsleine, so daß die Mannschaft die Einstellungen wieder finden kann

Leichter Wind: 10 cm gefiert

Mittlerer Wind: 20-40 cm gefiert, damit der Spinnaker nach Luv drehen und Tiefe gefahren werden kann. Bei extrem böigem Wind ziehe den Hals bis zum Baum, um das Spinnaker-Vorliek zu stabilisieren.

Kräftiger Wind: Ziehe den Hals bis zum Baumbeschlag.

Spinnaker Schot: Arbeite bei jedem Wind dauernd mit der Schot. Versuche das Vorliek 8-10 cm einklappen zu lassen. Sei besonders vorsichtig, den Spinnaker nicht zu dicht zu fahren, da das sehr langsam macht.

Mannschaftsarbeit

Training und eine Stamm-Mannschaft sind sehr wichtig. Das Boot mag gutes und flüssiges Teamwork. Für jeden aus der Mannschaft ist es wichtig, eine zugewiesene Arbeit zu haben und auch bei dieser zu bleiben. Jeder ist dabei einbezogen. Wichtig ist, so lange als möglich das Maximum an Gewicht auf der Kante zu lassen. Von hinten nach vorne gesehen, gibt es folgende Bezeichnungen:

1. Steuermann
2. Taktiker
3. Trimmer / Bugmann

Steuermann

Amwind: Steuern. Großschot, Achterstag. Sagt den Trimm für Cunningham, Baumniederholer, Unterliekstrecker, Fockschot sowie die Gewichtsverteilung der Mannschaft an.

Wenden: Steuern. Großschot fieren, das Boot in der Wende mitrollen

Luvtonne: gibt das Kommando für rechtzeitiges oder spätes Setzen des Gennakers, fiert Großschot, löst Achterstag und sagt den Niederholertrimm an.

Halsen: Steuern, führt die Großschot, hilft das Boot zu rollen und kontrolliert das Achterstag

Leetonne: setzt Achterstag an, gibt das Kommando für das Auswickeln der Fock und das Gennakerbergen, trimmt das Großsegel

Taktiker

Amwind: Sagt die Taktik und Böen an, liest den Kompass

Wenden: rollt das Boot

Luvtonne: reitet aus, setzt den Gennakerbaum, holt den Gennaker aus dem Sack, zieht das Gennakerfall, rollt die Fock ein, stellt die Trimmleinen für den Raumschotkurs.

Halsen: übernimmt die Gennakerschot vom Trimmer und fiert. Stellt sicher, daß die Gennakerschot frei laufen kann. Zieht das Schothorn herunter und holt die neue Schot bei Innen-Halsen (Inside Jibes). Rollt das Boot.

Leetonne: nimmt das Spinnakerfall aus der Klemme. Hilft den Spinnaker zu bergen.

Trimmt die Segel für den Kreuzkurs. Läßt die Fockrollerleine aus der Klemme. Packt den Spinnaker in den Sack.

Trimmer

Amwind: fährt die Fockschot. Kontrolliert den Segeltrimm und beobachtet die Geschwindigkeit und Höhe im Vergleich mit anderen Booten. Sagt Wellen und Verkehr an. Stellt die Trimmleinen nach.

Wenden: Löst die alte Fockschot, hilft das Boot rollen, wendet die Fock und macht die Feineinstellung der Fock von der Kante aus.

Luvtonne: Hilft, den Spinnaker-Hals vorzuheißeln. Fiert die Fock 40 cm und belegt sie.

Nimmt die Gennakerschot während des Setzens und trimmt den Gennaker.

Halse: Übergibt die Gennakerschot an den Taktiker und übernimmt Luvschot. Zieht schnell neue Luvschot während der Halse. Hilft das Boot zu rollen und löst die neue Schot, wenn der Spinnaker sich bei der Halse füllt.

Leetonne: Wickelt die Fock aus. Zieht den Gennakerbaum zurück. Fiert die Spinnakerschot während des Bergens. Trimmt die Fockschot von der Kante aus.

Das Boot segeln

Amwind

Die UFO22 ist am effektivsten, wenn sie aufrecht gefahren wird. Übermäßiges Krängen verursacht Abdrift, wodurch sich das Boot verlangsamt. Der Steuermann muß mit dem Ruder und den Trimmleinen arbeiten, um das Boot auf einer konstanten Lage zu halten, während die Mannschaft ihr Gewicht sehr weit draußen auf die Kante bringt. Das Boot soll außer bei starkem Wind und flachem Wasser nicht in den Wind gestellt werden. In leichtem Wind soll das Mannschaftsgewicht so weit als möglich nach unten, beieinander und nach Vorne zu den Wanten gebracht werden. Leichte Leelage bei ganz leichtem Wind ist gut. Bei mittlerem Wind rückt die Mannschaft von den Wanten etwas nach hinten und hat ihr Gewicht auf der Kante. Bei starkem Wind rückt die Mannschaft noch 20-30 cm von der Position bei mittlerem Wind nach hinten und reitet aus. Bei den Wenden bei leichtem bis mittlerem Wind soll die Mannschaft gemeinsam bis zur Reeling das Boot rollen. Das setzt das Maximum an Mannschaftsgewicht für ein Maximum beim Rollen ein.

Raumschots

Wie Amwind, die UFO22 sollte aufrecht gesegelt werden. Die Mannschaft bewegt sich von Seite zu Seite, um das Boot aufrecht zu halten. Das Gewicht sollte während der Verdrängerfahrt unten und vorne gehalten werden und schrittweise nach hinten verlagert werden, damit das Boot ins Gleiten kommt wenn der Wind zunimmt. Bei extremen Bedingungen kann sich die Mannschaft hinter dem Steuermann platzieren. Bei leichtem Wind, steuere höher, damit das Boot immer in Bewegung bleibt. Wenn der Wind zunimmt, falle in den Böen so weit als möglich ab, bis das Boot langsamer wird. Dann fahre wieder Höhe, um Geschwindigkeit aufzunehmen. Das sollte eine konstante Schlangenlinie sein. Bei Bedingungen, wo Gleiten möglich ist, fahre Höhe um das Boot ins Gleiten zu bringen. Wenn das Boot dann gleitet, falle ab, bis das Boot kurz davor ist aufzuhören zu Gleiten und dann fahre wieder Höhe um im Gleiten zu bleiben. Den zusätzlichen Weg, der für das Gleiten nötig ist, wird durch den enormen Geschwindigkeitszuwachs wieder kompensiert. Bei leichtem bis mittlerem Wind soll die Mannschaft Rollhalsen fahren – analog zu den Rollwenden.

Spinnakermanöver, Halsen und Bergen

Halsen

Es gibt zwei Arten von Halsen, die mit asymmetrischen Spinnakern möglich sind. Die Innen- und die Außenhalse (inside and outside jibes). Die Innenhalse wird bei mittlerem Wind und maximalem Rollen gefahren, die Außenhalse geht bei ganz leichtem Wind und bei den ersten Anzeichen von weißen Wellenkämmen. Der einzige Unterschied ist, daß die Gennakerschot ausreichend lang ist und wie die Halsleine angeschlagen wird. Für Innenhalsen, führe die Halsleine vom Gennakerbaum über die Luvschot zum Schothorn. Für Außenhalsen führe einfach die Halsleine unter der Luvschot. Sonst sind beide Halsen gleich.d.h., fiere die Schot und ziehe die neue Schot so schnell als möglich.

Setzen

Man kann den Gennaker auf zwei Arten setzen, vor oder hinter den Wanten. Das wird von der Art des Bergemanövers bestimmt. Wenn in Luv oder mexikanisch geborgen werden soll, wird der Spinnaker vor den Wanten gesetzt. Das ist auch die bevorzugte Methode vor dem ersten Setzen. Wenn in Lee geborgen werden soll, wird der Spinnaker hinter und um die Wanten herum gesetzt.

Bergen

Es gibt drei Methoden zum Bergen: nach Luv, mexikanisch und nach Lee. Das Bergen in Luv wird benutzt, um den Spinnaker an Backbord zu bergen, wenn die Leetonne an Backbord erreicht wird und auch an Backbord gerundet wird. Vor dem Runden der Tonne fahre ganz platt, löse die Leeschot, ziehe die Luvschot um das Vorstag herum ins Boot. Löse das Fall, dann den Gennakerbaum und die Halsleine und packe den Gennaker ein. Das mexikanische Bergen wird benutzt, um den Spinnaker auf Backbord zu bergen, wenn die Tonne an Steuerbord erreicht, aber an Backbord gerundet wird. Fahre ein wenig über den Anliegerkurs hinaus, bei zwei Bootslängen Entfernung kannst Du halsen und bergen. Wenn Du halst, ziehe den Spinnaker an Backbord ins Boot, aber halse den Spinnaker nicht mit. Wenn der Spinnaker am Rigg anliegt, löse das Fall und lasse das Segel auf Deck fallen. Löse den Gennakerbaum und die Halsleine und packe den Gennaker ein. Das Bergen in Lee wird benutzt, um den Spinnaker an Backbord zu bergen, wenn ein Tor an Steuerbord erreicht, aber auf Backbord gerundet wird. Falle ab und überziehe die Schot und hole ihn ins Boot. Fasse das Unterliek und löse das Fall und bringe den Spinnaker hinter die Wanten, dann löse den Gennakerbaum, dann die Halsleine und verstaue das Segel.

Segelpflege

Nach jeder Benutzung wasche die Segel mit frischem Wasser und trockene sie gründlich. Rolle das Großsegel vom Kopf her und halte dabei die Latten parallel. Falls das Großsegel eine Weile nicht benutzt werden soll, löse die Lattenspannung. Wenn das Boot eine Weile nicht gesegelt werden soll, rolle die Fock vom Kopf her und verstaue sie in ihrem Segelsack. Falte den Spinnaker und verstaue ihn im Sack.

UFO22 Segeltrimm-Anleitung

| Wind in kn | 0-6 | 7-11 | 12-15 | 16-19 | 20+ |
|--|-------------------|---------------------|----------------------|--------------|-----------------|
| Oberwant | 25 | 26 | 27 | 29 | 30 |
| Unterwant | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| Fockschlitten (Schienenmitte = Nullpunkt) | 3cm vor | 2cm vor | 0 (Schienenmitte) | 2cm zurück | 3cm zurück |
| Vorlieksspannung | Falten | Fältchen | keine Falten | fest | sehr fest |
| Großsegel Cunningham | Falten | Falten | Fältchen | Keine Falten | Fest |
| Unterliekstrecker (cm vom Band) | 4 | Fest | Fest | Fest | fest |
| Baumniederholer Amwinds | Lose | Lose / angesetzt | Mittel | Max. fest | Etwas gelöst |
| Achterstag | Lose | Lose | Medium | Max | Max |
| Spinnaker Halsleine | 8-10cm gefiert | 10-20cm gefiert | 10-15cm gefiert | Fest | Fest |
| Halse Art | Innen | innen | innen | innen | außen |